Tweede Kamer der Staten-Generaal 2

Vergaderjaar 2015–2016

Vragen gesteld door de leden der Kamer

2016Z03781

Vragen van het lid **Hoogland** (PvdA) aan de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en de Staatssecretaris van Financiën over *mogelijke maatregelen naar aanleiding van de gepleegde fraude met dieselauto's* (ingezonden 22 februari 2016).

Vraag 1
Kunt u onderstaande vragen voor het plenaire debat over de dieselfraude beantwoorden?

Vraag 2
Kunt u deze vragen afzonderlijk beantwoorden?

Vraag 3
Deelt u de mening dat allen die verantwoordelijk zijn voor het plegen van de uitstootfraude met dieselauto's voor de rechter moeten verschijnen? Zijn onder de verantwoordelijken ook personen die in Nederland berecht zouden kunnen worden? Zo ja, welke stappen heeft het Openbaar Ministerie op dit dossier reeds gezet?

Vraag 4
Zijn er in Nederland – zoals in de Verenigde Staten het geval is – milieuwetten op basis waarvan het Volkswagenconcern een substantiële boete kan worden opgelegd? Zo ja, wanneer verwacht u deze boete op te leggen? Wat is de hoogte van deze boete? Zo nee, wat is het belangrijkste verschil tussen Nederlandse en Amerikaanse wetgeving in dezen? Bent u voornemens om de Nederlandse wet zodanig aan te passen dat uitstootfraude in de toekomst ook krachtens de Nederlandse wet bestraft kan worden?

Vraag 5
Overweegt Nederland een juridische procedure te starten tegen het Volkswagenconcern vanwege de dieselfraude, aangezien dit met de dieselfraude de Nederlandse samenleving ernstige schade heeft berokkend?

Vraag 6
Voert Nederland – in navolging van onder meer de Verenigde Staten, Duitsland, Japan, China en andere landen – ook zelf onderzoek uit naar deze dieselfraude bij het Volkswagenconcern? Zo ja, om welk type onderzoek gaat

het en wat is de scope van dit onderzoek? Wanneer verwacht u de eerste resultaten? Zo nee, waarom niet?

Vraag 7
Zijn er naast de rijksoverheid Nederlandse organisaties die onderzoek doen naar deze dieselfraude? Ziet de Autoriteit Consument & Markt (ACM) net als de Australische mededingings- en consumentenwaakhond aanleiding om een onderzoek te starten naar dieselfraude vanwege mogelijke misleiding van consumenten?[1]

Vraag 8
Op welke wijze heeft Volkswagen tot op heden opvolging gegeven aan zijn garantie om alle onterecht verkregen voordelen te zullen vergoeden?[2] Bent u bereid de eventuele opbrengst hiervan te reserveren voor duurzame mobiliteit?

Vraag 9
Kunt u nader toelichten wat Eurocommissaris Bieńkowska bedoelt met het passend compenseren door Volkswagen van consumenten die door de sjoemeldiesels zijn gedupeerd?[3] Zo ja, op welk type compensatie doelt de Eurocommissaris? Zo nee, bent u bereid na te gaan waar de Eurocommissaris op doelde en de Kamer hierover te informeren?

Vraag 10
Heeft u inzicht in de door Volkswagen gevonden technische oplossing voor de softwarefraude, die door de Duitse keuringsinstantie Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) is goedgekeurd?[4] Kunt u deze openbaar maken en met de Kamer delen?

Vraag 11
Kunt u de Kamer informeren over de effecten van de terugroepactie op de auto? Leiden de aanpassingen tot een structureel lagere uitstoot? Zo ja, met hoeveel procent wordt de uitstoot als gevolg van de aanpassingen gereduceerd en wat is de aanleiding voor Volkswagen te frauderen als de aanpassing ogenschijnlijk eenvoudig door te voeren is?

Vraag 12
Acht u de door Volkswagen gevonden technische oplossing ook wenselijk voor andere automerken waarbij de uitstoot vergelijkbaar hoog is maar fraude niet bewezen is, om te komen tot een lagere uitstoot? Zo ja, is het mogelijk (al dan niet in Europees verband) deze oplossing als verplichting op te leggen aan andere automerken? Bent u hiertoe voor het Nederlandse wagenpark bereid? Zo nee, bent u bereid deze mogelijkheid in Europees verband te verkennen?

Vraag 13
Kan de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) voor die auto's waar de RDW de typegoedkeuring voor heeft afgegeven en waarvan TNO heeft vastgesteld dat de uitstoot in de praktijk vele malen hoger blijkt te liggen dan in de test, aan de fabrikanten ervan de verplichting opleggen de door Volkswagen gevonden technische oplossing aan te brengen voor deze auto's? Zo ja, acht u dit wenselijk? Zo nee, waarom kan dat niet?

Vraag 14
In hoeverre delen de autofabrikanten de inhoud van de software die in de auto's zit met de typegoedkeurende instanties?

---

[1] Nu.nl, 23 september 2015 (http://www.nu.nl/volkswagen-schandaal/4131514/moet-u-weten-dieselschandaal-van-volkswagen.html).
[2] Kamervragen Van Tongeren, Vergaderjaar 2015–2016, Aanhangsel van de Handelingen, nr. 664, bijlage «Brief van Volkswagen».
[3] Nu.nl, 20 januari 2016 (http://www.nu.nl/volkswagen-schandaal/4201036/eurocommissaris-bienkowska-zet-volkswagen-druk.html).
[4] Kamerstuk 31 209, nr. 178.

Vraag 15
Heeft de RDW reeds een beroep gedaan op de fabrikanten van de auto's waarvoor zij een typegoedkeuring hebben afgegeven, om de inhoud van de software te delen met de RDW? Zo ja, hoe hebben de fabrikanten hierop gereageerd? Zo nee, bent u bereid hier bij RDW op aan te dringen?

Vraag 16
Is het eerder naar de Kamer gestuurde memo over worldwide harmonized light vehicles test procedure (WLTP), genaamd «Nieuwe testmethode voor bepaling van brandstofverbruik en CO_2-uitstoot van personenauto's», nog actueel?[5] In hoeverre is de Nederlandse inzet om het gat tussen praktijkverbruik en de verbruikscijfers uit de WLTP-test zo klein mogelijk te laten zijn, succesvol geweest? Zijn de laatste details, zoals genoemd in antwoord op eerdere Kamervragen[6], inmiddels ook uitonderhandeld?

Vraag 17
In hoeverre slinkt het gat tussen de CO_2-uitstoot in de test en de CO_2-uitstoot in de praktijk, als gevolg van de invoering van WLTP? Wat is hiervan de oorzaak? Deelt u de mening dat een voornaam doel van de omzetting naar nieuwe normen juist zou moeten zijn dat CO_2-normen overeenstemmen met de praktijk?

Vraag 18
Bent u bereid autofabrikanten/-dealers de verplichting op te leggen om bij de communicatie van de verbruiksgegevens (gebaseerd op de WLTP-test) een disclaimer toe te voegen, waaruit blijkt dat het praktijkverbruik van de auto substantieel hoger zal liggen dan het op basis van de test gepresenteerde verbruik? Zo ja, per wanneer gaat deze verplichting in? Zo nee, waarom niet?

Vraag 19
Wat is de meest recente stand van zaken rondom de onderhandelingen over de uitwerking van de RDE-testprocedure? Wat zijn de voornaamste onderwerpen van de «pittige discussies»?[7] Zijn de discussies over de zogenaamde «koudestart», «extrahogesnelheidstest», matige temperatuur, weging stadsverkeer, buitenwegen, snelwegen, de helling van testcircuits, etc.[8] inmiddels beslecht? Kunt u de Kamer zo spoedig mogelijk over de resultaten informeren?

Vraag 20
Op welke wijze heeft het testcircuit, de ligging ervan, het ontwerp van de testbaan invloed op de resultaten?[9] Deelt u de mening dat Europese testcircuits uniform dienen te zijn en dat het niet uit zou mogen maken welke testcircuits gebruikt worden om de uitstoot te bepalen?

Vraag 21
Wat is de meerwaarde van twee testen (WLTP en RDE) boven één echte Europese praktijktest?

Vraag 22
In hoeverre zijn de uitkomsten van de nieuwe RDE-test openbaar? Bent u bereid, indien deze uitkomsten niet volledig openbaar zijn, in Europees verband alsnog te pleiten voor volledige transparantie? Zo nee, waarom niet?

---

[5] Kamerstuk 31 209, nr. 159, bijlage «Nieuwe testmethode voor bepaling van brandstofverbruik en CO_2-uitstoot van personenauto's»
[6] Kamervragen Van Weyenberg/Van Veldhoven, Vergaderjaar 2015–2016, Aanhangsel van de Handelingen, 1127.
[7] Kamerstuk 31 209, nr. 178.
[8] Website NRC, 16 januari 2016 (http://www.nrc.nl/next/2016/01/16/zelfs-de-wiskunde-moet-buigen-1577255) en de Correspondent, 2 februari 2016 (https://decorrespondent.nl/3978/Hoe-de-auto-industrie-Europa-de-wet-voorschrijft/183521052-d3a64842).
[9] Website NRC, 16 januari 2016 (http://www.nrc.nl/next/2016/01/16/zelfs-de-wiskunde-moet-buigen-1577255).

Vraag 23
Deelt u de mening dat de broncode van de software in de toekomst in ieder geval inzichtelijk dient te zijn voor de RDW? Bent u voornemens om de bezwaren die autofabrikanten tegen het openbaren van hun broncode hebben desnoods met regelgeving terzijde te schuiven? Zo nee, waarom niet?

Vraag 24
Is het waar dat de Europese Unie dreigt met het opleggen van boetes aan Nederland vanwege overschrijdingen van de normen voor luchtkwaliteit? Zo ja, hoe beoordeelt u de handelwijze van dezelfde EU wat betreft de eisen die gesteld worden aan uitstoot van dieselauto's?

Vraag 25
Bent u – nu het Europees parlement tegen de zin van Nederland besloten heeft een conformiteitsfactor van 2,1 toe te staan voor de uitstoot van NO_x – nog steeds van mening dat «een alternatieve basis voor de Europees geharmoniseerde typegoedkeuringstest naar de mening van het kabinet geen goed idee» is?[10] Zo ja, waarom? Zo nee, waarom niet?

Vraag 26
Is het mogelijk om boven op eisen uit de toekomstige Europese RDE-test aanvullende nationale eisen – bijvoorbeeld wat betreft NO_x – te stellen aan auto's om met een Nederlands kenteken geregistreerd te kunnen worden? Zo nee, waarom niet?

Vraag 27
Is het mogelijk om auto's met een buitenlands kenteken die niet voldoen aan de aanvullende nationale eisen (zoals genoemd in vraag 26) te weren van de Nederlandse wegen? Zo nee, waarom niet?

Vraag 28
Is het mogelijk om voor auto's met een buitenlands kenteken die niet voldoen aan de aanvullende nationale eisen (zoals genoemd in vraag 26) een speciale belasting te heffen (bijvoorbeeld door middel van een tolvignet) om op Nederlandse wegen te mogen rijden? Zo nee, waarom niet?

Vraag 29
Vormt alle berichtgeving rondom de dieselfraude en de reactie hierop in Europees verband voor u aanleiding om de (voorgenomen) Nederlandse fiscale maatregelen ten aanzien van autovervoer (zoals beschreven in Autobrief II) op onderdelen te herzien?[11] Zo ja, op welke onderdelen bent u voornemens de fiscale maatregelen te herzien? Zo nee, waarom niet?

Vraag 30
Hoe staat u tegenover de gedachte om de dieseltoeslag in de belasting van personenauto's en motorrijwielen(BPM) verder te verhogen, zodat de afweging tussen op benzine en op diesel rijden verschuift naar benzine? Is het mogelijk om deze toeslag verder toe te spitsen op de hoeveelheid uitstoot van NO_x?

Vraag 31
Hoe staat u tegenover de gedachte om ook in de motorrijtuigenbelasting (MRB) een component op te nemen die rekening houdt met de uitstoot van NO_x? Wat zijn de voor- en nadelen van een dergelijke component?

Vraag 32
In hoeverre ziet u mogelijkheden om in het Nederlandse fiscale beleid ten aanzien van auto's te werken met een andere conformiteitsfactor dan bij de Europese typegoedkeuring (bijvoorbeeld een korting op de BPM of de MRB voor schone dieselauto's (conformiteitsfactor <1,0) en een boete voor relatief vuile dieselauto's (conformiteitsfactor 1,5–2,1))?

---

[10] Kamervragen Van Weyenberg/Van Veldhoven, Vergaderjaar 2015–2016, Aanhangsel van de Handelingen, 1127.
[11] Kamerstuk 23 800, nr. 27.

Vraag 33
Hoe beoordeelt u de oproep van milieuorganisatie Deutsche Umwelthilfe (DUH) om alle Mercedes C220 BlueEfficiency's van de weg te halen, nu uit TNO-onderzoek blijkt dat deze auto in de praktijk twintig keer meer NO_x uitstoot dan volgens de test?[12]

Vraag 34
Bij welke hoeveelheid NOx-uitstoot gaat u over tot het weren van auto's van de Nederlandse weg? Maakt u hierbij onderscheid tussen de aanvankelijk aan de betreffende auto gestelde uitstooteisen (euronormen)? Bent u bereid in Europees verband het draagvlak te inventariseren voor het weren van auto's met absurde hoeveelheden uitstoot? Zo ja, welke stappen kan Nederland afzonderlijk nemen als dat draagvlak afwezig blijkt? Zo nee, waarom niet?

Vraag 35
Is er wet- en regelgeving op basis waarvan u kunt overgaan tot het weren van vervuilende dieselauto's van de weg, ondanks dat deze auto's beschikken over een typegoedkeuring? Indien die wetgeving er niet is, bent u bereid hiertoe een wetsvoorstel te maken?

Vraag 36
Wat is de status van het plan van de Europese Commissie om de keuring van nieuwe automodellen strenger en onafhankelijker te maken?[13]

Vraag 37
Wanneer wordt het plan genoemd in vraag 36 in de Transportraad besproken?

Vraag 38
Kunt u vooruitlopend op de formele reactie via het BNC-fiche reeds een eerste kabinetsappreciatie van het plan naar de Kamer sturen? Wanneer verwacht u het BNC-fiche over dit Commissievoorstel met uitgebreid kabinetsstandpunt naar de Kamer te sturen?

Vraag 39
Wat wordt bedoeld met «technical services» in het persbericht van de Europese Commissie?[14] Betreft het hier (betalingen aan) keuringsinstanties als de RDW, of andere partijen zoals TNO of DEKRA? Indien het enkel andere partijen betreft, wat is het verschil tussen de financiële afhankelijkheid van andere partijen ten opzichte van autofabrikanten en die van keuringsinstanties ten opzichte van autofabrikanten?

Vraag 40
Op welke wijze draagt betaling voor de test aan de Staat, die het vervolgens doorgeeft aan de keuringsinstanties (of andere partijen die onderdelen van de test op zich nemen), bij aan de onafhankelijkheid van de keuringsinstantie/andere partij (ten opzichte van de autofabrikant)?

Vraag 41
Welke consequenties heeft het als de Europese Commissie als nieuwe keurder vaststelt dat auto's die reeds op de markt zijn, niet aan de normen voldoen? Welke consequenties heeft dit voor de keuringsinstantie die eerder de typegoedkeuring heeft afgegeven? Welke consequenties heeft dit voor de fabrikant die de auto op de markt heeft gebracht? Welke consequenties heeft dit voor de consument die rondrijdt in een auto die niet aan de normen voldoet?

---

12 http://www.autoblog.nl/nieuws/milieuclub-wil-alle-mercedes-c220-cdis-van-de-weg-halen-84152

13 Website Europese Commissie, 27 januari 2016 (http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16–167_en.htm)

14 Website Europese Commissie, 27 januari 2016 (http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16–167_en.htm)

Vraag 42
Op basis waarvan kan de Europese Commissie overgaan tot het testen van auto's die reeds op de markt zijn? Kunnen keuringsinstanties hiervoor auto's voordragen bij de Europese Commissie? Kunnen andere organisaties of burgers ook auto's voordragen? Welke criteria hanteert de Europese Commissie, indien auto's worden voorgedragen voor een (her)keuring door de Europese Commissie?

Vraag 43
Kan de Nederlandse keuringsinstantie volgens het nieuwe plan van de Europese Commissie in de toekomst overgaan tot het testen van auto's die reeds op de markt zijn en hier ook consequenties aan verbinden?

Vraag 44
Is het op basis van het nieuwe plan van de Europese Commissie in de toekomst mogelijk dat Nederland zelfstandig maatregelen neemt om auto's of autofabrikanten die volgens Nederlandse testen niet aan de normen voldoen, aan te pakken?

Vraag 45
Welke partijen krijgen op basis van het voorstel van de Europese Commissie toegang tot «the car's software protocols»?[15] Geldt deze toegang alleen voor de Europese Commissie, of ook voor de nationale keuringsinstanties?

Vraag 46
Hoe verhoudt dit plan zich tot de nieuwe RDE-test die zal gelden voor de typegoedkeuring vanaf 2017?

Vraag 47
Hoe beoordeelt u de optie om autofabrikanten niet langer zelf de keuze te bieden bij welke keuringsinstantie zij hun auto willen laten keuren? Wat zijn hiervan de voor- en nadelen?

Vraag 48
Deelt u de mening dat er geen financiële prikkel zou moeten zijn voor de autofabrikant, waar het gaat om de keuze voor een bepaalde typegoedkeurder? Hoe beoordeelt u de mogelijkheid om een vast bedrag dat de typegoedkeuring moet kosten in Europese regelgeving op te nemen?

[15] Website Europese Commissie, 27 januari 2016 (http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16–167_en.htm)